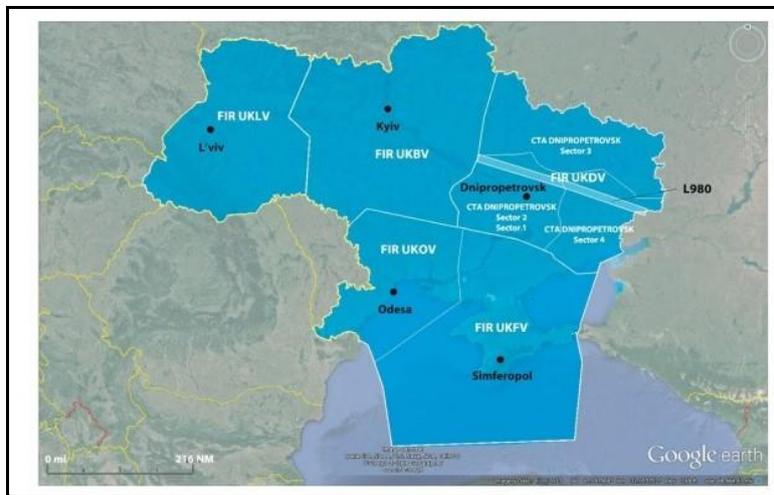


QUEL “SEGNO PREMONITORE” DELL’ABBATTIMENTO DI MH17

La guerra che attualmente sconvolge l’Ucraina non è scoppiata all’improvviso dall’oggi al domani. Lo stato di conflitto era latente fin dal 2014 quando pure avvenne una immane sciagura aerea che il popolo olandese ben ricorda dal momento che 193 loro connazionali persero la vita. Il 17 luglio di quell’anno il volo 17 della Malaysia Airlines che operava da Amsterdam a Kuala Lumpur fu abbattuto mentre sorvolava l’Ucraina orientale. Tutti i 283 passeggeri e 15 membri dell’equipaggio rimasero uccisi. Il contatto con l’aereo, un Boeing 777-200ER, fu perso quando si trovava a circa 50 km dal confine tra Ucraina e Russia, e i rottami dell’aereo caddero vicino a Hrabove nel Donetsk Oblast, Ucraina, a 40 km dal confine. L’abbattimento avvenne nel corso della guerra nel Donbas (zona oggi ben nota alle cronache) su un’area controllata dai filorussi.



LA FIR (Regione Informazione Volo) dell’Ucraina nel 2014 così come riportata a pag.25 del Rapporto Investigativo. Nell’estremità superiore destra è riportata la rotta L980 che MH17 stava percorrendo quando è stato abbattuto.

Oggi con le cronache tutte prese dagli avvenimenti in Ucraina non abbiamo potuto fare a meno di notare come nessuno ha rispolverato questo tragico incidente che in un certo senso ha rappresentato un segnale premonitore dell’alta tensione esistente in quell’area già da allora. Eppure un aereo civile che in tempi di pace viene abbattuto da un missile lanciato per errore da terra e che provoca 293 morti non è certo qualcosa di facile da dimenticare. Dal momento che la maggioranza dei passeggeri era di nazionalità olandese la conduzione delle indagini è stata delegata al Dutch Safety Board (DSB) e al Joint Investigation Team (JIT) a guida olandese. Questi due organismi hanno concluso che l’aereo di linea è stato abbattuto da un missile terra-aria Buk lanciato dal territorio controllato dai separatisti filorussi in Ucraina. Secondo la JIT, il Buk utilizzato proveniva dalla 53a Brigata missilistica antiaerea della Federazione Russa ed era stato trasportato dalla Russia il giorno dello schianto, sparato da un campo in una zona controllata dai separatisti e il sistema di lancio ritornato successivamente in Russia. (1)

Il grande problema che si cela dietro al conflitto tuttora in atto è che esso non vede “semplicemente” coinvolti due Stati che si fronteggiano, ma fra i confini che separano la Russia dall’Ucraina vi sono territori da tempo contesi occupati da forze militari che, pur ufficialmente non appartenenti ad uno dei due contendenti, sono in grado di portare avanti il conflitto in modo subdolo e non ufficiale.

Nella conduzione delle indagini, il 30 marzo 2015, la JIT ha pubblicato un video in lingua russa che invitava a cercare testimoni nelle regioni di Donetsk e Luhansk che potessero aver notato un sistema missilistico Buk. Il video includeva alcune registrazioni precedentemente non divulgate, presumibilmente di conversazioni telefoniche intercettate tra combattenti ribelli riguardo al Buk. In una registrazione, di una conversazione poche ore dopo l'abbattimento dell'aereo, un combattente dice che un membro dell'equipaggio di accompagnamento del Buk era stato lasciato indietro ad un posto di blocco. In un'altra registrazione, datata il giorno dopo l'abbattimento, un ribelle avrebbe detto che il sistema Buk e il suo equipaggio erano stati portati dalla Russia dal "bibliotecario". Il video presentava uno "scenario" in cui un missile Buk era stato trasportato su un camion a basso carico Volvo da Sievernyj, una città situata entro un chilometro dal confine russo (vicino a Krasnodon), a Donetsk durante la notte del 16/17 luglio. (2)

In queste condizioni purtroppo tutto può avvenire, come pure ufficialmente tutto può essere smentito dal momento che stiamo parlando di truppe considerate "ribelli" e "separatiste".

L'indagine penale che ha fatto seguito a quella tecnica è condotta dalla Procura del Ministero della Giustizia olandese, ed è la più grande nella storia olandese, coinvolgendo decine di procuratori e 200 investigatori. Gli investigatori hanno intervistato testimoni ed esaminato campioni forensi, dati satellitari, comunicazioni intercettate e informazioni sul web. Partecipano all'indagine insieme ai Paesi Bassi, gli altri quattro membri del team investigativo congiunto (JIT), Belgio, Ucraina, Australia, e infine la Malaysia, che si è unita nel novembre 2014.

Prima di giungere all'avvio dell'indagine penale, il JIT ha eliminato l'incidente, l'attacco terroristico interno o l'attacco aria-aria di un altro aereo quale causa della sciagura.

Durante il corso delle ricerche, la JIT ha ricevuto oltre 300 risposte che hanno portato a decine di testimonianze definite "serie". Nel 2016 la presenza del trasbordo di qualcosa corrispondente per colore e dimensione ad una postazione di lancio Buk è stata confermata su una foto satellitare della zona scattata poche ore prima dell'abbattimento dell'aereo di linea, che è stata descritta dagli esperti come "correlativa con altre prove".

Il 9 aprile 2015 le autorità olandesi hanno reso disponibili 569 documenti riguardanti l'abbattimento con allegato informazioni personali e interviste ufficiali. Altri 147 documenti però non sono stati resi pubblici. Il 28 settembre 2016, la JIT ha tenuto una conferenza stampa in cui ha concluso che l'aereo è stato abbattuto con un missile Buk 9M38 sparato da un campo controllato dai ribelli vicino a Pervomajskij, una città a 6 km a sud di Snizhne. Ha anche scoperto che il sistema missilistico Buk utilizzato era stato trasportato dalla Russia in Ucraina il giorno dell'incidente, e poi di nuovo in Russia dopo lo schianto, con un missile in meno di quello con cui era arrivato.

Il 25 maggio 2018 i governi dei Paesi Bassi e dell'Australia hanno rilasciato una dichiarazione congiunta in cui hanno addossato la responsabilità alla Russia "per la sua parte" nello schianto. I ministri degli esteri dei Paesi Bassi e dell'Australia hanno dichiarato che avrebbero ritenuto la Russia legalmente responsabile dell'abbattimento dell'aereo di linea.

Diversi altri paesi e organizzazioni internazionali hanno espresso il loro sostegno alle conclusioni della JIT e alla dichiarazione congiunta di Paesi Bassi e Australia. Il ministro degli Esteri britannico Boris Johnson ha dichiarato che il Regno Unito "sostiene pienamente l'Australia e i Paesi Bassi", invitando la Russia a collaborare. L'Alto rappresentante dell'UE Federica Mogherini dichiarò suo tempo che l'Unione Europea "invita la Federazione russa ad accettare le sue responsabilità" e a collaborare anch'essa. (3) Il governo tedesco ha invitato la Russia a "spiegare pienamente la tragedia." Il Dipartimento di Stato degli Stati Uniti ha rilasciato una dichiarazione dicendo che gli Stati Uniti "sostengono fortemente le decisioni dei Paesi Bassi e dell'Australia", chiedendo alla Russia di riconoscere il suo coinvolgimento e di "cessare la sua insensibile campagna di disinformazione." Il segretario generale della NATO Jens Stoltenberg infine chiese

alla Russia di "accettare la responsabilità e cooperare pienamente in linea con la risoluzione 2166 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite". Ma in risposta a tutte queste dichiarazioni e alle conclusioni del JIT, il presidente russo Vladimir Putin ha ribadito che i russi "non sono coinvolti." (4)

Non si può fare a meno di notare l'assonanza di queste dichiarazioni fatte all'indomani dell'incidente a MH17 con le dichiarazioni (e le smentite) che vengono oggi fatte allorché si parla di crimini di guerra e di sanzioni. Sciagura dopo sciagura, guerra dopo guerra, il copione è sempre lo stesso e ciò a conferma che l'uomo non riesce ad imparare alcuna lezione dalla storia.

In Olanda, come detto, le notizie sul processo vengono attentamente seguite. Il 22 dicembre 2021 il Pubblico Ministero olandese che segue il caso ha chiesto l'ergastolo per quattro persone ritenute responsabili dell'abbattimento del Boeing 777 malese:

NETHERLANDS
PUBLIC PROSECUTION SERVICE

Home > Latest > News >

Prosecution recommends life imprisonment for downing of MH17
News Item | 22-12-2021 | 11:47

The Netherlands Public Prosecution Service wants life sentences to be imposed on the four men suspected of downing flight MH17 in eastern Ukraine. According to the prosecutors, it has been proven that the defendants Girkin, Dubinskiy, Pulatov and Kharchenko are guilty of causing an aircraft to crash, resulting in deaths, and of the murders of the 298 people on board. In view of their essential roles in the downing of MH17, the Public Prosecution Service considers the four men to be main perpetrators, even though they did not actually press the button to launch the anti-aircraft missile that downed the plane. In the courtroom at the Schiphol Judicial Complex, the prosecutors said on Wednesday that only one punishment fits these crimes:

“La procura olandese vuole che sia imposto l'ergastolo ai quattro uomini sospettati di aver abbattuto il volo MH17 in Ucraina orientale. Secondo i procuratori, è stato provato che gli imputati Girkin, Dubinskiy, Pulatov e Kharchenko sono colpevoli di aver causato l'abbattimento di un aereo, con conseguente morte, e dell'omicidio delle 298 persone a bordo. In considerazione dei loro ruoli essenziali nell'abbattimento di MH17, la Procura considera i quattro uomini come i principali responsabili, anche se non hanno effettivamente premuto il pulsante per lanciare il missile antiaereo che ha abbattuto l'aereo. Nell'aula del complesso giudiziario di Schiphol, i procuratori hanno detto mercoledì che solo una punizione si adatta a questi crimini:

L'abbattimento è stato il risultato di un'operazione pianificata e organizzata dagli imputati. Insieme, gli imputati hanno preso la decisione consapevole di utilizzare un'arma estremamente distruttiva allo scopo di abbattere un aereo. Ognuno degli imputati può essere ritenuto ugualmente responsabile di questo spiegamento congiunto del Buk TELAR. L'abbattimento di MH17 con un missile Buk ha brutalmente messo fine alla vita di tutte le 298 persone a bordo. Una sofferenza incredibilmente profonda e irreversibile è stata causata ai parenti più prossimi. (...) I reati sono per loro natura così gravi e le loro conseguenze così grandi che, dal punto di vista retributivo, solo la massima pena detentiva è appropriata in considerazione dell'ingiustizia causata dagli imputati". (5)

- (1) Il rapporto tecnico sull'incidente è stato rilasciato in data 13 ottobre 2015. Un primo rapporto non definitivo sull'indagine criminale è stato invece rilasciato nel settembre 2016.
- (2) Politie International Joint Investigation Team (30 March 2015). ["MH17"](#). YouTube (in lingua russa).
- (3) "Declaration by the High Representative on behalf of the EU on the findings of the Joint Investigation Team on the downing of flight MH17", datata 25 maggio 2018
- (4) ["St Petersburg International Economic Forum plenary session"](#). [Kremlin](#). 25 May 2018. Retrieved 29 May 2018
- (5) <https://www.prosecutionservice.nl/latest/news/2021/12/22/prosecution-recommends-life-imprisonment-for-downing-of-mh17>

NL 20/2022 ; 14 aprile 2022

Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile

E' uscito:



USTICA *il relitto parla*

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

info@ibneditore.it

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.**

Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale:

www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.